

Mr. sc. Dean Vuleta*

STVARNOPRAVNI ODNOSI U POGLEDU ZRAKOPLOVA S POSEBNIM OSVRTOM NA ZALOŽNO PRAVO – *DE LEGE LATA I DE LEGE FERENDA*

UDK: 347.27 : 629.735
347.44 : 656.7
DOI: 10.31141/zrpf.2024.61.152.193
Izvorni znanstveni rad
Primljeno: 3. 11. 2023.

Analiza odredaba trećeg dijela Zakona o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu o stvarnopravnim odnosima u pogledu zrakoplova, posebno odredaba članaka 140. – 166. Glave II. (založno pravo na zrakoplovu), dovodi do spoznaje o potrebi dodatne regulacije instituta založnog prava na zrakoplovu. Vidljive su određene nejasnoće i nedorečenosti u odredbama pojedinih članaka, pa su prijedlozi dopuna i izmjena prioritarno usmjereni na formalnopravni izričaj kojim bi se otklonili uočeni nedostaci. Po pitanju dobrovoljnog založnog prava (hipoteke) utvrđenog odredbama čl. 146. – 152., radi uspostavljanja potpunijeg i efikasnijeg pravnog odnosa između hipotekarnog vjerovnika i dužnika, prijedlozima dopuna i izmjena strankama hipotekarnog ugovora dale bi se šire ovlasti nego što ih imaju po trenutno važećim odredbama. U dijelu odredbi čl. 157. – 166. o zakonskom založnom pravu, prijedlozi dopuna i izmjena usmjereni su na utvrđivanje cjelovite i jasne klasifikacije zakonskih založnih tražbina na zrakoplovu, te na rješavanje nekih pravnih dvojbi. Tako uspostavljenom zakonskom regulativom brisali bi se članci koji u novim okolnostima gube pravni smisao. Dopune i izmjene odredbi Glave II. Zakona o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu o založnom pravu na zrakoplovu potrebno je provesti po uzoru na zakonske odredbe poredbenog prava u pogledu zrakoplova i adekvatne cjelovito utvrđene materije Pomorskog zakonika o založnom pravu na brodu, jer su brod i zrakoplov globalno povezani sličnim imovinskoopravnim karakteristikama i stvarnopravnom zakonodavnom regulativom.

Ključne riječi: *zrakoplov, založno pravo na zrakoplovu, rezervni motori zrakoplova, Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu, Pomorski zakonik*

1. UVOD

Stvarnopravni odnosi kao odnosi privatnopravnoga karaktera nastaju među pravnim subjektima radi neposrednoga gospodarskoga iskorištavanja pokretnih ili nepokretnih stvari te su uređeni odredbama stvarnog prava. Takvo stvarnopravno uređenje predstavlja stvarno pravo u objektivnom smislu. U subjektivnom smislu, stvarno je pravo imovinsko pravo koje odredbama daje ovlast nositelju prava da

* Mr. sc. Dean Vuleta, samozaposlen konzultant za pomorsko i zračno ovršno pravo te sportsko pravo, Tenis Kamp Stobreč, vuleta.dean@gmail.com. ORCID: 0000-0003-1143-5168.

neke točno određene individualizirane pojedinačne stvari *species* ima u potpunoj ili ograničenoj neposrednoj privatnoj vlasti, a svim drugim pravnim subjektima zabranjuje se da ga ometaju u izvršavanju svojih ovlasti. Stvarnopravni odnos karakterizira činjenica da je stvarnopravna vlast apsolutna i djeluje prema svima *erga omnes*, za razliku od obveznopravnog odnosa gdje postoji djelovanje samo između dviju ili više stranaka *inter partes*. Pravo vlasništva predstavlja neograničeno stvarno pravo jer svojem nositelju daje neograničenu privatnu pravnu vlast na stvari, a preostala su stvarna prava ograničena odnosno stvarna prava na tuđoj stvari.¹ U odredbama članka 1. stavak 1. Zakona o vlasništvu i drugim stvarnim pravima nabrojena su stvarna prava: pravo vlasništva, pravo služnosti, pravo stvarnog tereta, pravo građenja i založno pravo.² Neka stvarna prava mogu se zasnovati samo na nekretninama (pravo stvarnog tereta i pravo građenja), a preostala na nekretninama i pokretninama. Svaka fizička i pravna osoba može biti nositeljem stvarnih prava, ako zakonom nije drukčije određeno.

Odredbama čl. 1. st. 1. točka 2. Zakona o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu utvrđeno je da se ovim Zakonom, između ostalih, uređuju i stvarnopravni odnosi na zrakoplovu: pravo vlasništva i založno pravo. U pogledu stvarnopravnih odnosa, dalje se navodi u odredbama čl. 129. st. 1. da na zrakoplovu mogu postojati pravo vlasništva i druga stvarna prava, a u st. 2. da će se na stvarnopravne odnose koji nisu uređeni ovim Zakonom na odgovarajući način primjenjivati opći propisi o stvarnom pravu.³ Umjesto sintagme „druga stvarna prava“ iz čl. 129. st. 1., primjerenija i potpunija odredba bila bi *de lege ferenda* da na zrakoplovu mogu postojati pravo vlasništva, založno pravo i stvarno pravo osobne služnosti (pravo plodouživanja i pravo uporabe) na koje će se u slučaju postojanja primjenjivati opći propisi o stvarnom pravu.⁴ Pravo osobne služnosti može se povezati u kontekstu stvarnopravnih odnosa na brodu i zrakoplovu. Zrakoplovi i brodovi po svojim imovinskoopravnim karakteristikama slične su pokretne velike vrijednosti i značaja na kojima nastaju slični stvarnopravni odnosi globalno regulirani kompatibilnim zakonskim odredbama. Tako u analitičkim razmatranjima stvarnopravnih odnosa na zrakoplovu treba imati u vidu i zakonsku regulativu o stvarnopravnim odnosima na brodu, odnosno potrebno je uzeti u obzir globalnu

¹ O osnovnim karakteristikama stvarnih prava, Gavella, N., et al, *Stvarno pravo*, 1. i 2. Izdanje, Narodne novine, Zagreb 2007., str. 6.

² Zakon o vlasništvu i drugim stvarnim pravima, Narodne novine br. 91/96, 68/98, 137/99, 22/00, 73/00, 129/00, 114/01, 79/06, 141/06, 146/08, 38/09, 153/09, 143/12, 152/14, 81/15, 94/17 (dalje: ZVDSP).

³ Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu, Narodne novine br. 132/98, 63/08, 134/09, 94/13 (dalje: ZOSOZP).

⁴ Opširnije o pravu služnosti, Perkušić, A.; Perkušić, M.; Jozipović, Š., *Bitna obilježja prava služnosti – posebno mogućnost osnivanja vlasničkih služnosti*, Liber amicorum in honorem Vilim Gorenc, Pravni fakultet u Rijeci, 2014., str. 107-130. Dodatno o pravu plodouživanja, Domazetović, M., *Pravo plodouživanja – diplomski rad*, Pravni fakultet u Zagrebu, 2023., str. 1-39. Prema odredbama čl. 199. st. 1. ZVDSP-a osobna služnost jest stvarno pravo koje ovlašćuje pojedinačno određenu osobu da se na određeni način služi tuđom stvari (poslužna stvar), a svagdašnji vlasnik to mora trpjeti. Prema st. 2. osobne služnosti jesu: pravo plodouživanja, pravo uporabe i pravo stanovanja. Pravo plodouživanja (po čl. 203. st. 2.) i pravo uporabe (po čl. 212. st. 2.) mogu postojati na pokretnini i nekretnini, a pravo stanovanja samo na nekretnini.

zakonodavnu regulativu koja vrijedi za ove pokretnine.⁵ Tako i u hrvatskom pravu postoji formalnopravna veza između zrakoplova i broda u kontekstu stvarnopravnog uređenja, pa je odredbama čl. 175. ZOSOZP-a utvrđeno da se u postupku ovrhe na zrakoplovu po načelu *analogia legis* primjenjuju odgovarajuće odredbe čl. 867. – 988. PZ-a o postupku ovrhe na brodu. Stoga bi mogućnost postojanja stvarnog prava osobne služnosti koju na brodu posredno navodi čl. 856. st. 1. Pomorskog zakonika, radi potpunijeg nedvosmislenog određenja, trebalo predvidjeti i u odredbama čl. 129. st. 1. ZOSOZP-a.⁶ Ovim pokretninama velike vrijednosti mogu se pridodati i brodovi unutarnje plovidbe koji su sličnih imovinskopravnih i stvarnopravnih karakteristika kao zrakoplovi i pomorski brodovi. Međutim, zakonska regulativa koja se odnosi na brodove unutarnje plovidbe nema dostatnu kompatibilnost sa zakonskom regulativom koja se odnosi na zrakoplove i pomorske brodove pa nije dovoljno relevantna za obradu tematike ovoga rada.⁷ Ipak, na međunarodnom planu donesena je Konvencija o upisu brodova unutarnje plovidbe, koja u Protokolu br. 1. čl. 3. ukazuje na određenu povezanost stvarnih prava na ovim pokretninama, a propisuje da su jedina stvarna prava koja mogu postojati na plovilu unutarnje plovidbe: pravo vlasništva, pravo plodouživanja, pravo uporabe, hipoteka i privilegiji. Dakle, decidirano je propisano onako kako bi trebalo biti propisano u čl. 129. st. 1. ZOSOZP-a.⁸ Na podudarnost stvarnopravnih odnosa na brodu i zrakoplovu ukazuju odredbe nekih jurisdikcija poredbenog prava. Primjerice, u

⁵ Po imovinskopravnim karakteristikama zrakoplov i brod jesu pokretnine sastavljene od samostalnih i nesamostalnih dijelova (pripadaka), te nepotrošne stvari namijenjene trajnom iskorištavanju u zračnoj i pomorskoj plovidbi. O imovinskopravnim karakteristikama vidi: Grabovac, I., *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Književni krug, Split 2003., str. 458. O sličnosti zrakoplova i broda vidi: Radović, Z., *Hipoteka na brodu, 1. izdanje*, Institut za uporedno pravo, Beograd 1986., str. 7. Opširnije o stvarnopravnim odnosima na brodu vidi: Hill, C., *Maritime Law – 5 edition*, Informa Law Routledge, New York 1998., str. 91-167.

⁶ Prema odredbama čl. 856. st. 1. Pomorskog zakonika, Narodne novine, br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19. (dalje: PZ), sud će rješenje o ovrši, između ostalih, dostaviti i osobama u čiju korist prema podacima iz spisa postoji pravo osobne služnosti.

⁷ Pitanja vezana uz brodove unutarnje plovidbe regulirani su odredbama Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda, Narodne novine, br. 144/21, koji u čl. 1. st. 5. navodi da na pitanja koja nisu uređena ovim zakonom valja primijeniti odredbe zakonika kojim se uređuju poslovi pomorstva.

⁸ Konvencija o upisu brodova unutarnje plovidbe, Ženeva, 1965. (*Convention on the registration of inland navigation vessels*) stupila je na snagu 24. 6. 1982. i obvezuje Republiku Hrvatsku. Ratifikacijom Konvencije 31. srpnja 2002. Hrvatska izjavljuje da prihvaća Protokol br. 1. priložen Konvenciji o stvarnim pravima na brodovima unutarnje plovidbe i Protokol br. 2. priložen Konvenciji o zapljeni i prisilnoj prodaji brodova unutarnje plovidbe. Opširnije o plovilima unutarnje plovidbe vidi: Marin, J., *Stvarnopravno uređenje za plovila unutarnje plovidbe*, Poredbeno pomorsko pravo, god. 48, br. 163., 2009., str. 29-55.

odredbama čl. 552. i 1023. Navigacijskog zakonika Republike Italije (*Codice della Navigazione*) navode se identične zakonske založne tražbine na brodu i zrakoplovu.⁹

Odredbama čl. 130. – 139. ZOSOZP-a jasno je i nesporno utvrđeno pravo vlasništva na zrakoplovu. Nije posebno naglašena eventualna primjena općih odredbi ZVDSP-a o pravu vlasništva kao *lex generalis*, u slučaju potrebe dodatnog tumačenja u praksi, ali presumpcija primjene odredbi općeg propisa nije sporna. Analizom odredbi čl. 140. – 166. ZOSOZP-a o založnom pravu na zrakoplovu, može se *prima facie* zaključiti da dio tih odredbi svojim nedorečenim i neodređenim utvrđenjem nije u skladu s globalnim značajem i trendom razvoja stvarnopravnih odnosa na zrakoplovu, te odredbama poredbenog prava koje prate taj trend. Zbog toga su potrebne određene kvalitativne dopune i izmjene dijela odredbi Glave II. ZOSOZP-a kojima je regulirano dobrovoljno založno pravo (hipoteka) i zakonsko založno pravo.¹⁰

2. ANALIZA ZAKONSKIH ODREDBI O ZALOŽNOM PRAVU NA ZRAKOPLOVU

Za nabavu, održavanje i čuvanje zrakoplova potrebna su znatna novčana sredstva koja vlasnici zrakoplova pribavljaju podizanjem dugoročnih kredita kod financijskih institucija. Hipoteka u jurisdikcijama kontinentalnog – europskog pravnog sustava (primjerice Francuska, Italija, Njemačka, Nizozemska i dr.) i *mortgage* kao sinonim hipoteke u jurisdikcijama *common law* pravnog sustava (Velika Britanija i druge bivše britanske kolonije) te ugovor o zalogu u nekim jurisdikcijama kontinentalnog prava (Austrija i Belgija) predstavljaju djelotvoran instrument osiguranja kreditora.¹¹ U odnosu na hipoteku, specifičnost instituta *mortgagea* i zaloga u tome je što sklapanjem ugovora dolazi do prijenosa pravnog naslova s

⁹ Prema talijanskom Plovidbenom zakoniku (*Codice della Navigazione*), novela br. 37/2020, tražbine koje proizlaze iz zakonskog založnog prava na brodu i zrakoplovu iz čl. 552. i 1023. jesu: a) sudski troškovi učinjeni u korist svih vjerovnika u ovršnom postupku, tražbine po osnovi lučkih troškova, peljarenja i čuvanja broda (pristojbi zračnih luka i čuvanja zrakoplova), b) tražbine po osnovi radnog odnosa zapovjednika i članova posade broda (letačkog osoblja), c) tražbine po osnovi iznosa predujma koje je isplatila uprava trgovačke mornarice ili unutarnje plovidbe ili konzularno tijelo, odnosno zrakoplovna uprava za uzdržavanje i repatrijaciju članova posade broda (zrakoplova), te iznosi za socijalnu skrb i socijalno uzdržavanje, d) tražbine po osnovi spašavanja broda (zrakoplova), tražbine po osnovi štete koje je počinio brod (zrakoplov), za smrt i ozljede putnika i članova posade te za gubitak ili oštećenje tereta ili prtljage, f) tražbine po osnovi poslova ili sklopljenih ugovora koje je izvršio zapovjednik broda (zrakoplova) za potrebe očuvanja broda (zrakoplova) ili za nastavak putovanja. Podaci preuzeti na <https://w.w.w.gazzettaufficiale.it.sommario/codici/navigazione>, 27. 12. 2023.

¹⁰ Hipoteka na zrakoplovu utvrđena je odredbama čl. 146. – 152., a zakonsko založno pravo odredbama čl. 157. – 166. ZOSOZP-a.

¹¹ Podrobnije o bankovnim jamstvima u *mortgage* ugovoru vidi: Girvin, S., *Aspects of Ship Finance, Ship Mortgage And Their Enforcement*, CML Working Paper Series, No 19/05, 2019., str. 10-16. Dodatno o opcijama koje su na raspolaganju financijskim institucijama radi osiguranja tražbine vidi: Meeson, N.; Kimbell, J., *Admiralty Jurisdiction and Practice-5 edition*, Informa Law Routledge, New York 2018., str. 10. O osiguranju i naplati tražbina u hrvatskom pravu vidi: Mihelčić, G., *Prisilno namirenje tražbina u svjetlu Direktive o hipotekarnim kreditima*, Javni bilježnik, br. 42, 2015., str. 15.

dužnika na vjerovnika, a dužnik može koristiti zrakoplov u ime i za račun založnog vjerovnika do otplate duga kada na njega prelazi i vlasništvo na zrakoplovu.¹² Postoji određena problematika vezana za učinkovitost i mogućnost ovršne naplate hipoteke (*mortgage*) na zrakoplovu u različitim jurisdikcijama poredbenog prava, jer imaju različite odredbe koje reguliraju taj institut. Jedne zahtijevaju da hipoteka bude na snazi prema zakonima države *lex registri* u kojoj je zrakoplov upisan, druge prema zakonu mjesta *lex situs* na kojem se zrakoplov nalazi u trenutku zasnivanja hipoteke, a treće prema zakonu mjesta dužnikova prebivališta ili mjesta ostvarenja hipotekarne tražbine *lex loci actus*. Dodatno, potrebno je razmotriti i jesu li mjerodavni zakoni jurisdikcije gdje se vodi postupak *lex fori* ili treba voditi računa o kolizijskim pravilima koja upućuju na primjenu drugog mjerodavnog prava. Dakle, hipoteka koja je priznata *ipso iure* u jednoj jurisdikciji može biti nepriznata u drugoj jurisdikciji. Sve su ovo pitanja o kojima zainteresirane osobe trebaju voditi računa kako bi se izbjegli prijevori.¹³ Osim hipoteke na zrakoplovu, jurisdikcije *common lawa*, u pravilu, a iznimno i neke jurisdikcije kontinentalnog prava (Austrija i Grčka), predviđaju odredbama mogućnost ugovaranja posebne hipoteke na rezervnom motoru ili motorima zrakoplova koji nisu ugrađeni u zrakoplov, neovisno o hipoteci na cijelom zrakoplovu. Rezervni motori zrakoplova koji nisu ugrađeni u zrakoplov tretiraju se kao posebni predmeti imovine na kojima se može osnovati posebna hipoteka. Mogućnost ugovaranja posebne hipoteke na rezervnim motorima zrakoplova predviđa i zakonodavstvo Malte koje se temelji na kombinaciji *common lawa*, kontinentalnog, međunarodnog i običajnog prava. U sustavu *common law* uobičajeno je da su zrakoplov i neugrađeni rezervni motori zrakoplova u vlasništvu iste osobe, iako je moguće i vlasništvo različitih osoba. U slučaju vlasništva iste osobe, mogu biti zajedničko jamstvo za istu tražbinu. Ove okolnosti daju dodatni poticaj strankama ugovora o hipoteci, jer bi hipotekarni vjerovnik imao veću sigurnost da će njegova tražbina biti namirena, a hipotekarni dužnik mogao bi dobiti kredit po povoljnijim uvjetima. Osim toga, stranke hipotekarnog ugovora mogu imati i neki drugi pravni interes zbog kojeg bi sklopili ugovor samo na rezervnom motoru ili motorima zrakoplova, neovisno o zrakoplovu, pogotovo ako su vlasnik zrakoplova i vlasnik rezervnih motora zrakoplova različite osobe. Zakonska ovlast na sklapanje posebne hipoteke na rezervnim motorima otvara prostor hipotekarnom vjerovniku i dužniku za uspostavu potpunijeg i produktivnijeg pravnog odnosa u kojem će lakše i efikasnije ostvariti svoje pravne interese.¹⁴

¹² O specifičnostima hipoteke i mortgage vidi: Bowtles, G.; McGuinness, K., *The Law of Ship Mortgage – 3 edition*, Informa Law Routledge, New York 2001., str. 37-38.

¹³ Poznat je spor „Blue sky case“ – *Blue Sky One Ltd against Mahan Air and another*, 2010-EWHC 631“ koji se vodio pred engleskim sudom između kreditora i vlasnika zrakoplova oko mjerodavnog prava za priznanje i prisilnu naplatu *mortgage* tražbine. Engleski je sud donio odluku da je za uspostavljanje mortgage mjerodavno englesko pravo *lex contractus*, a za prisilnu naplatu pravo mjesta gdje se zrakoplov nalazi u trenutku sudske prodaje, dakle *lex situs*. O problematici učinkovitosti i ovršnosti hipoteke na zrakoplovu u poredbenom pravu vidi: Panchal, R.; Thacker, S., *Aircraft Mortgages*, Lexology Library, Law Business Research, 2016. <https://www.lexsology.com/library/detail.aspx?g=403b8335-40df-4b24-afe3-d9f8b8f4c0a2>, 27. 12. 2023.

¹⁴ Opširnije *infra* vidi poglavlje 2. 1. Pravni status rezervnih motora zrakoplova i klasifikacija zakonskih založnih tražbina u poredbenom pravu.

Odredbe čl. 142. st. 1. ZOSOZP-a slijede rješenja kontinentalnog prava pa se rezervni motori zrakoplova posebno ne spominju u odredbama te se smatraju pripadcima, odnosno sastavnim dijelovima zrakoplova koji podliježu hipoteci na cijelom zrakoplovu.¹⁵ U skladu s trendom usavršavanja i globalnim značajem stvarnopravnih odnosa na pokretninama velike vrijednosti, dio odredbi ZOSOZP-a koje reguliraju hipoteku na zrakoplovu potrebno je dopuniti i redefinirati davanjem dodatnih ovlasti strankama hipotekarnog ugovora. Dopunama odredbi ZOSOZP-a o hipoteci trebala bi se, po uzoru na jurisdikcije *common lawa* predvidjeti mogućnost ugovaranja posebne hipoteke na rezervnom motoru ili motorima zrakoplova, koji nisu ugrađeni u zrakoplov i smatraju se samostalnim stvarima u pravnom prometu, te po uzoru na odredbe PZ-a o nadhipoteci na brodu i mogućnost ugovaranja nadhipoteke. Isto tako, u fazi namirenja dospjele hipotekarne tražbine, osim sudske prodaje i iskorištavanja zrakoplova do namirenja tražbine, predvidjela bi se mogućnost ugovaranja izvansudske prodaje zrakoplova čime bi se izbjegao dugotrajan i skup postupak sudske prodaje.¹⁶

Osnovna je karakteristika tražbina koje proizlaze iz zakonskog založnog prava to da se, nakon troškova postupka, namiruju po utvrđenom redoslijedu prije hipoteke i preostalih tražbina.¹⁷ U relevantnim jurisdikcijama poredbenog prava odredbama su utvrđena zakonska založna prava čiji su ovlaštenici fizičke i pravne osobe, te zakonska založna prava čiji su ovlaštenici nadležna državna tijela. U slučaju neplaćenih iznosa za: polijetanje i slijetanje zrakoplova, zračnu plovidbu, carine, poreze i druge slične pristojbe, ovlaštena državna tijela (zračne luke, nacionalna služba zračnog prometa, carinska i porezna uprava i dr.) postaju ovlaštenici zakonskog založnog prava s pravom zadržaja *ius retentionis* i mogu pokrenuti ovršnu prodaju zrakoplova u slučaju da njihova dospjela tražbina nije namirena.

Odredbe čl. 157. ZOSOZP-a navode tražbine zaštićene zakonskim založnim pravom, ali bez nekih tražbina koje su zaštićene zakonskim založnim pravom na zrakoplovu u većini jurisdikcija poredbenog prava. Po uzoru na poredbeno pravo

¹⁵ Prema čl. 7. st. 1. ZVDSP-a, pripadak (pertinencija ili pobočna stvar) jest pokretna stvar koju je njezin vlasnik namijenio da kao sporedna stvar trajno služi svrši glavne stvari, a stoji u takvom prostornom odnosu prema glavnoj stvari koji odgovara toj namjeni. Prema čl. 217. st. 1. PZ-a pripadak broda jesu sve stvari koje po svojoj namjeni trajno služe njegovoj uporabi i kad su od njega povremeno odvojene.

¹⁶ Takva je ovlast u pogledu zrakoplova navedena u odredbama čl. 34. malteškog Zakona o upisu zrakoplova iz 2010., pa je utvrđena mogućnost zasnivanja hipoteke na rezervnim motorima zrakoplova koji nisu ugrađeni u zrakoplov te nadhipoteke, a u fazi namirenja dospjele tražbine, osim sudske prodaje, vjerovnik ima ovlast ugovaranja izvansudske prodaje zrakoplova, iskorištavanja zrakoplova do namirenja tražbine ili davanje zrakoplova u zakup. Vidi *infra* poglavlje 2.1.3. Malta. S obzirom na formalnopravnu vezu zrakoplova i broda, prema odredbama čl. 175. ZOSOZP-a, logična je i primjena adekvatnih odredbi PZ-a koje dostatno i kvalitetno utvrđuju ovu materiju. Izvansudska prodaja broda regulirana je odredbama čl. 219. st. 1., čl. 221. – 224. PZ-a, a mogućnost zasnivanja nadhipoteke na brodu navodi se u čl. 227. st. 1. PZ-a. Opširnije o pravnom institutu izvansudske prodaje primjenjivom na brodu i zrakoplovu vidi: Stanković, G., *Izvansudska prodaja broda i prodaja broda neposrednom pogodbom – novi mehanizmi namirenja tražbina po Pomorskom zakoniku*, Zbornik Pravnog fakulteta u Splitu, god. 42, 3/2005., str. 467-479.

¹⁷ O pravnom statusu tražbina u poredbenom pravu, Grabovac, I., *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Književni krug, Split 1995., str. 53.

i odredbe PZ-a, *ratio legis* odredbi čl. 157. ZOSOZP-a treba biti odgovarajuća regulacija zakonskih založnih tražbina na zrakoplovu čiji ovlaštenici mogu biti fizičke i pravne osobe te ovlaštena državna tijela. Tako bi se jasno i nedvosmisleno utvrdile sve zakonske založne tražbine koje se namiruju nakon troškova postupka, a prije hipoteke i ostalih tražbina.¹⁸ U pravilu, tražbine ovlaštenih državnih tijela namiruju se prije tražbina fizičkih i pravnih osoba, kako je utvrđeno i odredbama PZ-a u pogledu broda.¹⁹ Dio odredbi Glave II. ZOSOZP-a o založnom pravu na zrakoplovu navode određene založne tražbine nedefiniranog pravnog statusa pa im je potrebno dati status zakonskog založnog prava koji imaju u relevantnim jurisdikcijama poredbenog prava. Takva bi regulacija otklonila pravne dvojbe i smanjila mogućnost eventualnih prijedora između založnih vjerovnika oko pravnog statusa i redoslijeda u namirenju tražbina u slučaju prisilne prodaje zrakoplova.²⁰ S obzirom na formalnopravnu vezu zrakoplova i broda, odnosno primjenu odredbi čl. 867. – 988. PZ-a u postupku ovrhe na zrakoplovu, nejasan je razlog zbog kojeg zakonodavac nije dosljedno postupio i u slučaju reguliranja založnog prava na zrakoplovu te ga kao *lex consistent* utvrdio terminološki slično PZ-u koji cjelovito i transparentno utvrđuje materiju založnog prava na brodu.

2.1. Pravni status rezervnih motora zrakoplova i klasifikacija zakonskih založnih tražbina na zrakoplovu u poredbenom pravu

Jurisdikcije *common lawa*, za razliku od sustava kontinentalnog prava, svojim zakonskim odredbama tretiraju rezervne motore zrakoplova koji nisu ugrađeni u zrakoplov kao samostalne predmete imovine na kojima se može zasnovati posebno založno pravo neovisno o zrakoplovu. Tako načelo *accessorium sequitur principale*, da pripadak prati glavnu stvar, vrijedi samo za ugrađene motore u zrakoplov na koje se prostire hipoteka. Zakonska regulativa Austrije i Grčke u pogledu zrakoplova predstavlja izuzetak od općeg pravila kontinentalnog prava po kojem se ugrađeni ili neugrađeni rezervni motori zrakoplova tretiraju kao nesamostalni dijelovi, odnosno pripadci zrakoplova podložni hipoteci na cijelom zrakoplovu. Specifična zakonska rješenja ovih jurisdikcija u pogledu založnog prava na zrakoplovu vrijedi

¹⁸ Zakonske založne tražbine fizičkih i pravnih osoba na zrakoplovu prema čl. 1023. talijanskog *Codice della Navigazione* vidi *supra* u bilj. 9. Prema čl. 157. ZOSOZP-a, zakonsko založno pravo na zrakoplovu postoji: 1.) za sudske troškove učinjene u zajedničkom interesu svih ovrhovoditelja ili predlagatelja osiguranja tijekom postupka ovrhe ili osiguranja radi čuvanja zrakoplova ili provođenja prisilne prodaje, 2.) za tražbine koje se odnose na plaćanje troškova i nagrade koje se duguju za traganje za zrakoplovom ili njegovo spašavanje, 3.) za tražbine osobe koja je imala izvanredne troškove nužne za očuvanje zrakoplova.

¹⁹ Po pitanju zakonskog založnog prava PZ razlikuje zakonsko založno pravo i pomorski privilegij kao specifično zakonsko založno pravo te ih razvrstava u dva naplatna razreda. U čl. 912. PZ utvrđuje da se nakon troškova postupka namiruju vjerovnici (ovlaštena državna tijela) čije su tražbine osigurane zakonskim založnim pravom na temelju čl. 171. i čl. 840., a nakon njih vjerovnici (fizičke i pravne osobe) čije su tražbine osigurane specifičnim zakonskim založnim pravom – pomorskim privilegijem na temelju čl. 241.

²⁰ O tražbinama nedefiniranog pravnog statusa vidi *infra* poglavlje 3. Razmatranje dopuna i izmjena dijela odredbi ZOSOZP-a o založnom pravu na zrakoplovu.

analizirati, kao i Malte čije zakonodavstvo predstavlja kombinaciju *common lawa*, kontinentalnog, međunarodnog i običajnog prava.²¹ Velika Britanija i Francuska, kao istaknuti i tipični predstavnici *common lawa* i kontinentalnog prava, svojim zakonodavstvima različito tretiraju založno pravo na zrakoplovu.

2.1.1. Austrija

U Austriji ne postoji hipoteka kao pravni institut osiguranja novčane tražbine, već ugovor o zalogu kao sinonim hipoteke. Zalog je reguliran Općim austrijskim građanskim zakonikom (*General Austrian Civil Code – Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch – ABGB, 175/2021*). Relevantni pravni propisi koji reguliraju osiguranje novčane tražbine na zrakoplovu jesu Zakon o zrakoplovstvu (*Austrian Aviation Act – Luftfahrsgesetz – LFG 253/1957*), srodni pravilnici koji reguliraju registar zrakoplova, te Zakon o bankarstvu (*Austrian Banking Act – Bankwesengesetz – BWG 730/1994*) koji pruža regulatorni okvir za financijere. U Austriji se vodi rasprava o pravnoj opravdanosti i utemeljenosti odluka Vrhovnog suda koje se temelje na imovinskopравnom načelu „mrtvog zaloga“ koje predviđa da je založni dužnik dužan predati zrakoplov u posjed založnom vjerovniku ili njegovu opunomoćeniku (operateru) koji drži zrakoplov u ime i za račun založnog vjerovnika. Stranke mogu ugovoriti da zrakoplov ostane u posjedu dužnika radi gospodarskog iskorištavanja do namirenja tražbine. Založni vjerovnik vlasnik je zrakoplova dok založni dužnik ne namiri tražbinu kad na njega prelazi i vlasništvo zrakoplova. Na zrakoplovu se može zasnovati i nadzalog, ako je tako određeno ugovorom o zalogu. Rezervni motori zrakoplova smatraju se samostalnim stvarima u pravnom prometu na kojima se može ugovoriti poseban zalog neovisan o zrakoplovu, mada mogu biti zajedničko jamstvo za istu tražbinu ako je ista osoba vlasnik zrakoplova i rezervnih motora. Austrijski zakon ne predviđa niti nudi mogućnost upisa zaloga na zrakoplovu pa za pravovaljanost zaloga nije potreban upis u Upisnik zrakoplova (*Austrian Aircraft Registry – Luftfahrzeugregister*). Upisnik zrakoplova vodi Državna agencija za zračni promet (*Austro Control Wien*). Upisnik nije vlasnički upisnik, već upisnik operatera zrakoplova koji ne dokazuje niti predstavlja pravovaljano vlasništvo na zrakoplovu, te se pravo vlasništva, zakup i založni interesi ne mogu upisati u njega.

U Austriji nije predviđeno zakonsko založno pravo ovlaštenih državnih tijela (primjerice tražbine zračnih luka, pristojbe za zračnu plovidbu, carine, porezi). Tražbine prema operateru zrakoplova ne mogu biti zaštićene založnim pravom, već se založno pravo može temeljiti samo na zahtjevima prema zakonitom vlasniku zrakoplova.²²

²¹ Opširnije o pravnom sustavu Malte – Law of Malta vidi: https://en.wikipedia.org/wiki/Law_of_Malta, 25. 11. 2023.

²² Geiger, R. M., *Aviation Finance and Leasing in Austria*, Lexology Library, Ben-Ibler GmbH, 2019., <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=1fa1cdc9-72df-4039-98e2-f452ac2747c6>, 18. 12. 2023.

2.1.2. Grčka

Odredbe koje reguliraju hipoteku na zrakoplovu u Grčkoj nalaze se u Zakonu o zračnom pravu (*Air Law Code – GALC 1815/1988*). Odredbama čl. 53. *GALC-a* određeno je da je za pravovaljanost hipotekarnog ugovora potreban pisani oblik s formalno uobičajenim podacima na grčkom ili engleskom jeziku, te upis hipoteke u Upisnik hipoteke. Grčka Uprava za civilno zrakoplovstvo (*Greek Civil Aviation Authority – GCAA*), pored Upisnika zrakoplova (*Aircraft Registry*), vodi i Upisnik hipoteke te zaseban Upisnik rezervnih motora zrakoplova (*Engines Registry*). Rezervni motori zrakoplova koji nisu ugrađeni u zrakoplov samostalne su stvari u vlasništvu, na kojima se može zasnovati posebna hipoteka u odnosu na cijeli zrakoplov, pa je čl. 53. *GALC-a* izričito predviđena i mogućnost zasnivanja hipoteke na rezervnim motorima koji nisu ugrađeni u zrakoplov, pod uvjetom da su neovisno upisani u Upisnik rezervnih motora. Vlasnik takvog motora opterećenog hipotekom ima pravo, osim ako nije drukčije ugovoreno, ugraditi motore u zrakoplov u svom vlasništvu, također opterećenog hipotekom, kao osiguranje za istu tražbinu. U ovom slučaju hipoteka motora prestaje ugradnjom u zrakoplov i ponovno se uspostavlja odvajanjem motora od zrakoplova. Ugradnja motora u zrakoplov nije osnova za brisanje posebne hipoteke motora iz Upisnika rezervnih motora. Ako se hipoteka na zrakoplovu gasi dok je motor ugrađen kao njegov sastavni dio, gasi se i posebna hipoteka na motoru.

Osim hipoteke, zrakoplov može biti opterećen i tražbinama zaštićenim zakonskim založnim pravom: a) tražbine po osnovi spašavanja zrakoplova, b) tražbine po osnovi izvanrednih i neophodnih troškova za održavanje zrakoplova, c) tražbine po osnovi pristojbi za zračnu plovidbu, d) porezi koji opterećuju zrakoplov.²³

2.1.3. Malta

Založno pravo te namirenje tražbina na zrakoplovu registriranom u Malti regulirano je odredbama čl. 29. i 33. Zakona o upisu zrakoplova iz 2010. (*Aircraft Registration Act – ARA*), čl. 742. E, Zakonika o ustrojstvu i građanskom postupku (*Code of Organization and Civil Procedure*) i čl. 2095. E. Građanskog zakonika (*Civil Code*). Odredbama Zakona o upisu zrakoplova dana je ovlast vlasnicima, zakupodavcima i kreditorima da svoje tražbine koje imaju u odnosu na zrakoplov, zrakoplovne motore ili zrakoplovne objekte (helikopter) upišu u Međunarodni upisnik koji se nalazi u Irskoj, a u potpunosti je dostupan putem interneta. Ako su upisali tražbine u Međunarodni upisnik, njihova se prava priznaju u svim državama potpisnicama *Cape Town Konvencije* iz 2001. koju je i Malta ratificirala. Za upis formalnopravno valjane hipoteke u Nacionalni upisnik zrakoplova (*National Aircraft Register – NAR*) zadužen je Glavni direktor civilnog zrakoplovstva – *DGCA*. Hipoteka se može zasnovati i upisati na malteškom ili engleskom jeziku u korist opunomoćenog povjerenika financijske institucije koji je priznat kao

²³ Stylianou, S. M.; Stylianou, S., *Aviation Finance and Leasing in Greece*, Lexology Library, 2019., <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=af8bf332-efe8-4989-afd7-ff0bb5f9006e>, 18. 12. 2023.

uobičajeni hipotekarni vjerovnik, a djeluje u ime i za račun financijske institucije. Glavni Direktor *DGCA* zadužen je i za upis hipoteke koja se može posebno zasnovati na rezervnim motorima koji nisu ugrađeni u zrakoplov te nadhipoteke u korist drugog založnog vjerovnika. Prema novim odredbama čl. 33. st. 4. Zakona o upisu zrakoplova, pravovaljano upisana hipoteka predstavlja ovršnu ispravu, pa hipotekarni vjerovnik ima ovlast, ako je ugovorena bez sudske ovrhe, namiriti svoju tražbinu prema izboru – depozesiju zrakoplova i njegovo gospodarsko iskorištavanje do namirenja tražbine, izvansudsku prodaju zrakoplova ili davanje zrakoplova u zakup. Ako hipotekarni vjerovnik ne može ili ne želi koristiti ove ovlasti, ima mogućnost pokretanja sudske ovrhe.

Zakonsko založno pravo, odnosno zračni privilegiji, kako je navedeno prema čl. 42. Zakona o upisu zrakoplova, imaju prioritet u namirenju pred hipotekom upisanom u Nacionalnom i Međunarodnom upisniku i drugim tražbinama. Takvi su zračni privilegiji: a) sudski troškovi nastali prodajom zrakoplova, b) naknade koje se duuguju Glavnom direktoru civilnog zrakoplovstva zaduženom za upis zrakoplova, c) tražbine po osnovi radnog odnosa posade zrakoplova, d) iznosi koji se duuguju nositelju založnog prava zadržaja za gradnju, popravak i očuvanje zrakoplova (proizvođač zrakoplova i mehaničar-serviser zrakoplova), e) tražbine za spašavanje zrakoplova. Zakonsko založno pravo ovlaštenih državnih tijela (porezi, carine, iznosi za zračnu plovidbu i ostali nameti) mora biti upisano u Međunarodnom upisniku kako bi bili priznati kao posebni privilegiji.²⁴

2.1.4. Velika Britanija

Ključni pravni akti koji sadrže odredbe o pravnim odnosima u zrakoplovstvu, osiguranju i namirenju tražbina jesu Zakon o civilnom zrakoplovstvu iz 1982 (*Civil Aviation Act-CAA*) i Zračna navigacijska naredba iz 2009. (*Air Navigation Order*). U odredbe su implementirane i odredbe *Cape Town Konvencije* koju je Velika Britanija ratificirala. U Velikoj Britaniji institut *mortgage* je tipičan oblik osiguranja novčane tražbine na zrakoplovu. Podrazumijeva dvije presumpcije koje ga čine pravovaljanim: osobni ugovor između vjerovnika (*mortgagee*) i dužnika (*mortgagor*) te stvaranje sigurnosnog interesa na zrakoplovu radi osiguranja namirenja tražbine. Ugovor sadrži izričitu klauzulu o mjerodavnom pravu koje su stranke odabrale – *lex contractus*. Uprava za civilno zrakoplovstvo (*Civil Aviation Authority – CAA*) vodi Upisnik civilnih zrakoplova (*Register of Civil Aircrafts*) u koji se upisuju vlasnik i operator zrakoplova, te Upisnik osiguranih tražbina (*UK Register of Aircrafts Mortgages*) u koji se upisuju osigurani interesi vjerovnika u skladu s odredbama „Naredbe o osiguranom interesu na zrakoplovu“ (*Mortgaging of Aircraft Order 1972*).²⁵ Stranke mogu posebno ugovoriti i *mortgage* na rezervnom

²⁴ O založnom pravu na zrakoplovu u Malti vidi: Vuleta, D., *Namirenje hipotekarne tražbine na pokretninama velike vrijednosti s posebnim osvrtom na zrakoplov*, Zbornik Pravnog fakulteta u Splitu, god. 58, br. 4., 2021., str. 1254-1255.

²⁵ *Mortgaging of Aircraft Order*, No. 1268/1972. u čl. 2 – 19 regulira sva pitanja vezana za upis *mortgage* tražbine na zrakoplovu. <https://www.legislation.gov.uk/uksi/1972/1268/contents/made>, 27.12.2023.

motoru ili motorima zrakoplova, ali se takvo osiguranje ne upisuje u *Mortgage Register*. Ako je dužnik pravna osoba registrirana u Velikoj Britaniji, potrebno je upisati *mortgage* i u Upisnik trgovačkih društava (*Companies House*) u skladu s odredbama „Zakona o trgovačkim društvima“ (*Companies Act 2006*) u roku od 21 dan od dana nastanka tražbine. U suprotnome, *mortgage* nije pravovaljan. Kada se rezervni motori ugrade u zrakoplov smješten u Velikoj Britaniji, odvojeni interesi vlasnika zrakoplova i motora ili vjerovnika i dalje će biti priznati, što znači da se ugradnjom rezervnih motora u zrakoplov automatski ne prenosi pravo vlasništva na motorima vlasniku zrakoplova na koji su motori ugrađeni.

Zakonom o civilnom zrakoplovstvu iz 1982., regulirana zakonska založna prava koja mogu teretiti zrakoplov jesu: a) tražbine po osnovi pristojbi koje pripadaju zračnoj luci, a u slučaju da nisu namirene, daju pravo zadržaja zrakoplova zračnoj luci do namirenja ili na sudsku prodaju zrakoplova, b) tražbine po osnovi naknade za zračnu plovidbu koje se duguju Nacionalnoj službi zračnog prometa (*National Air Traffic Services*) i naknade *Eurocontrol*, a u slučaju nenamirenih tražbina, Uprava za civilno zrakoplovstvo (*Civil Aviation Authority*) ima pravo zadržaja i prisilne prodaje zrakoplova, c) tražbine po osnovi licenciranja, javnog zdravlja, buke i sigurnosne povrede pružaju ovlaštenom državnom tijelu pravo na zadržaj zrakoplova, d) tražbine po osnovi neplaćenih kazni vlasnika ili operatera zrakoplova po kojima državni tajnik ima pravo zadržaja i prisilne prodaje zrakoplova, e) tražbine po osnovi neplaćene carine koje daju pravo carinskim vlastima pravo zadržaja i prisilne prodaje zrakoplova, f) tražbine po osnovi povrede poreznog zakona koje daju pravo poreznim vlastima da zadrže i prodaju zrakoplov, g) tražbine mehaničara-servisera i opskrbitelja zrakoplova, h) tražbine prodavatelja zrakoplova po kojima ima pravo zaustavljanja i zadržaja zrakoplova. Zakon o civilnom zrakoplovstvu predviđa u skladu s međunarodnim regulatornim okvirom i tražbine po osnovi pružanja pomoći u traganju i spašavanju zrakoplova i života. Ove tražbine imaju prioritet u namirenju pred drugim tražbinama koje su teretile zrakoplov prije radnji spašavanja.²⁶

2.1.5. Francuska

Hipoteka na zrakoplovu uobičajeni je način osiguranja tražbina. Ključni pravni akt kojim se reguliraju pravni odnosi na zrakoplovu jest Prometni zakon (*Transport Code 2023 – Code des transports 1269/2023*).²⁷ Uprava je za civilno zrakoplovstvo *Civil Aviation Authority DGAC – Direction generale de L’aviation civile*. Prema čl. L6 122-2 i L6 122-8 Prometnog zakona, za pravovaljanost hipoteke potreban je pisani

²⁶ Bisset, M., *Aviation Finance and Leasing in the United Kingdom*, Lexology Library, Clyde COLLIP, 2019. <https://www.lexology.com/translate.google/library/detail.aspx?g=708a8e84-ee3f-48cf-b6f5-ed1654678705>, 28. 12. 2023.

²⁷ U francuskom *Code des transports 1269/2023*, sva pitanja vezana za civilno zrakoplovstvo regulirana su: čl. L6100 do čl. L6795-1 DIO ŠESTI. Posebno, Poglavlje II hipoteke i privilegiji čl. L6122-1 do L6122-20, Odjeljak 1: Hipoteke (čl. L6122-1 do L6122-15, Odjeljak 2: Privilegiji (čl. L6122-16 do L6122-20), <https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte-lc/LEGITEXT0000023086525>, 27. 12. 2023.

oblik i upis u Upisnik zrakoplova (*Register of Civil Aircrafts – Immatriculation des aeronets*) koji vodi Uprava za civilno zrakoplovstvo. Prema čl. L6 122-3, hipoteka pokriva cijeli zrakoplov, ugrađene motore, komponente i rezervne motore koji su privremeno odvojeni od zrakoplova. Međutim, vlasnik zrakoplova može dati u najam najmoprimcu rezervne motore zrakoplova koji su u njegovom vlasništvu kao i zrakoplov. Zabilježba najma može se izvršiti kod Trgovačkog suda u nadležnosti najmoprimca, a služi kao dokaz da rezervni motori zrakoplova nisu u vlasništvu najmoprimca. Tako ne bi bilo spora oko zasnivanja hipoteke na zrakoplovu koja se prema odredbama čl. L6 122-3 proteže na zrakoplov i njegove ugrađene motore i rezervne motore privremeno odvojene od zrakoplova. Upisana hipoteka općenito je na snazi 10 godina od upisa i mora se obnoviti nakon proteka toga roka.

Zrakoplov mogu teretiti zakonska založna prava, odnosno privilegiji prema čl. L6122-16: a) sudski troškovi nastali u zajedničkom interesu svih vjerovnika, b) tražbine za spašavanje zrakoplova, c) tražbine po osnovi očuvanja zrakoplova. Prema čl. L6122-17 privilegiji zastarijevaju u roku od tri mjeseca od dana postanka, osim ako je vjerovnik prethodno upisao svoju tražbinu u Upisnik zrakoplova ili pokrenuo sudsku ovrhu. Dodatno, zrakoplov može biti opterećen i tražbinama tvrtke koja je popravila zrakoplov te tražbinama zračne luke, primjerice, naknade za slijetanje, parkiranje, ukrcaj putnika i prtljage, usluge zračne plovidbe i druge usluge. Ako tražbine tvrtke servisera zrakoplova i zračne luke nisu namirene, uzrok su za uspostavljanje posjedničkog prava zadržaja do namirenja tražbine. Pravo zadržaja prestaje postojati kad zrakoplov ili njegovi pripadci nisu više u posjedu ovlaštenika prava zadržaja. To se pravo može ostvariti samo na zrakoplovu na kojem je nastalo, a ne i na drugim zrakoplovima u vlasništvu iste fizičke i pravne osobe.²⁸

3. RAZMATRANJE DOPUNA I IZMJENA DIJELA ODREDBI O ZALOŽNOM PRAVU NA ZRAKOPLOVU

Odredbama glave II. čl. 140.-166. ZOSPZP-a o založnom pravu na zrakoplovu zakonodavac nije u potpunosti uredio ovu materiju. Veći su dio odredbi navedenih članaka *prima facie* nesporne i jasno utvrđene. Međutim, podrobnijom analizom uočeno je da dio odredbi treba dopuniti i redefinirati kako bi se ponudila cjelovita i kvalitetnija rješenja te otklonile određene pravne dvojbe. U tom pravcu usmjereni su konkretni prijedlozi dopuna i izmjena odredbi navedeni u daljnjem tekstu.²⁹ Odredbe čl. 146. – 148. o dobrovoljnom založnom pravu (hipoteci) treba dodatno utvrditi radi potpunijeg reguliranja instituta hipoteke te davanja novih ovlasti strankama hipotekarnoga ugovora. Nove se ovlasti odnose na mogućnost sklapanja zasebne hipoteke na rezervnim motorima zrakoplova, nadhipoteke u korist treće osobe i

²⁸ O založnom pravu na zrakoplovu u Francuskoj vidi: Vuleta, D., *op. cit.* u bilj. 24, str. 1242-1243.

²⁹ Vidi *infra* prijedloge *de lege ferenda* dopuna i izmjena zakonskih odredbi inkorporirane u zakonske odredbe *de lege lata* u podnaslovu 3. 1. Prijedlozi. *de lege ferenda* dopuna i izmjena zakonskih odredbi o založnom pravu na zrakoplovu.

izvansudske prodaje zrakoplova. U tom kontekstu predlaže se brisanje trenutno važećih čl. 146. – 149. te uvođenje novih čl. 146. – 149., s tim da se dio odredbi brisanih članaka dodaje novoutvrđenom čl. 146. Prethodno se i čl. 142. o pripadku zrakoplova dopunjuje dodatnim obrazloženjem pravnog statusa rezervnih motora zrakoplova, koji nisu ugrađeni u zrakoplov, te postaju samostalne stvari u pravnom prometu na kojima se može zasnovati posebna hipoteka neovisna o zrakoplovu.

Potrebno je otkloniti i pravne dvojbe o nedefiniranom pravnom statusu pojedinih založnih tražbina i redoslijeda u namirenju. Prvenstveno se radi o tražbinama: za smrt, tjelesne ozljede i štete uzrokovane zrakoplovom (čl. 108. čl. 149., 154., i 161.), iz ugovora o prijevozu ili drugoga ugovora o iskorištavanju zrakoplova (čl. 169. st. 5. t. 3.), te za opskrbu, popravak i opremu zrakoplova (čl. 169. st. 5. t. 4.). U odredbama čl. 108. čl. 149., čl. 154. i čl. 161. ZOSOZP-a navode se založne tražbine za smrt, tjelesne ozljede i štete koje je prouzročio zrakoplov te se u slučaju ovršne prodaje zrakoplova namiruju prije zahtjeva hipotekarnih vjerovnika i zahtjeva založnih vjerovnika, ali nakon zakonskih založnih tražbina iz čl. 157. ZOSOZP-a.³⁰ U odredbama navedenih članaka posebno je nejasan utvrđeni zakonodavni limit od 20 % od postignute prodajne cijene zrakoplova do kojeg se mogu namiriti ove tražbine u slučaju prisilne prodaje zrakoplova. Postavlja se pitanje zašto je zakonodavac odredio taj limit i koja su prava ovlaštenika tih tražbina ako njihova vrijednost prelazi utvrđeni limit. Hipotetski bi se moglo zaključiti da je zakonodavac htio zaštititi ostale vjerovnike, koji se po redoslijedu namiruju nakon tražbina za smrt, tjelesne ozljede i štete prouzročene zrakoplovom, kako bi i oni imali šansu namiriti svoju tražbinu iz prodajne cijene zrakoplova. Nije razvidan drugi pravno valjani razlog koji bi opravdao takav limit. Kao primjer rješenja nude se odredbe čl. 923. PZ-a o ovršnoj prodaji broda u slučaju kad se svi založni vjerovnici koji traže namirenje iz prodajne cijene broda ne mogu u cijelosti namiriti. Ako hipotekarni ili zakonski založni vjerovnici koji traže namirenje ne mogu biti u cijelosti namireni, sud će na prijedlog ovrhovoditelja ili nekog od založnih vjerovnika narediti ovršeniku da dugovane svote položi u sud u određenom roku. Ako ovršenik ne postupi tako, sud će, na prijedlog vjerovnika na kojega se isplata odnosi, postupati po odredbama o ovrsi na novčanim tražbinama ovršenika, s tim da će odrediti kojem založnom vjerovniku pripadaju pojedine tražbine i u kojoj svoti.³¹ Tražbine za smrt, ozljede i štete koje je prouzročio zrakoplov, zbog svoje važnosti, treba utvrditi kao zakonsko založno pravo kako je utvrđeno u nekim relevantnim jurisdikcijama,

³⁰ Prema odredbama čl. 149. ZOSOZP-a., u slučaju prisilne prodaje zrakoplova, tražbine za naknadu štete zbog smrti ili tjelesne ozljede osoba na zemlji (članak 108) namirit će se prije zahtjeva hipotekarnih vjerovnika, ali najviše do 20% postignute prodajne cijene zrakoplova. Prema odredbama čl. 154. ZOSOZP-a, u slučaju prisilne prodaje zrakoplova, tražbine za naknadu štete zbog smrti ili tjelesne ozljede osoba na zemlji (čl. 108) namirit će se prije zahtjeva založnih vjerovnika, ali najviše do 20% postignute prodajne cijene zrakoplova. Prema odredbama čl. 161. ZOSOZP-a, u slučaju prisilne prodaje zrakoplova, tražbine za naknadu štete zbog smrti ili tjelesne ozljede osoba na zemlji (čl. 108) namiruju se nakon zakonskih založnih tražbina navedenih u čl. 157.

³¹ Opširnije o ovrsi na novčanoj tražbini, Markovinović, H., *Ovrha na novčanoj tražbini*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, god. 56, Poseban broj, 2006., str. 685-716.

ali bez limita u slučaju prisilnog namirenja tražbina.³² U pogledu broda, ove su tražbine odredbama čl. 241. st. 1. t. 2. PZ-a utvrđene kao zakonsko založno pravo. Pojašnjenjem i promjenom pravnog statusa tražbina brisali bi se čl. 149., 154. i 161.

U odredbama čl. 169. st. 5. prisutne su dodatne nejasnoće. Utvrđeno je da se ovršenik ne može protiviti ovršnoj prodaji zrakoplova ako se ovrha traži radi namirenja navedenih založnih tražbina. Ova je odredba u direktnoj koliziji s osnovnim načelom ovršnog postupka – načelom zaštite ovršenika. Ovršenik ima zakonsko pravo podnošenja žalbe na doneseno rješenje o ovrsi, ako ima valjane razloge i dokaze da se protivi namirenju navedenih ili nekih drugih tražbina. Pored tražbine za smrt, tjelesne ozljede i štete koje je prouzročio zrakoplov iz čl. 149., 154., i 161. te zakonske založne tražbine za potragom i spašavanjem zrakoplova iz čl. 157. t. 2., spominju se i tražbine iz ugovora o prijevozu ili drugog ugovora o iskorištavanju zrakoplova te tražbine iz opskrbe, popravka i opreme zrakoplova čiji pravni status i redoslijed u namirenju u odnosu na druge založne tražbine nije utvrđen.³³ Založnim tražbinama za opskrbu, popravak i opremu zrakoplova iz čl. 169. st. 5. t. 4. treba dati status zakonskog založnog prava koje imaju u većini jurisdikcija poredbenog prava.

Za založne tražbine iz ugovora o prijevozu ili drugoga ugovora o iskorištavanju zrakoplova iz čl. 169. st. 5. t. 3., te zakonske založne tražbine osobe koja je imala izvanredne troškove nužne za očuvanje zrakoplova iz čl. 157. t. 3. potrebno je redefiniranje kako bi se izbjegla problematična pitanja i dvosmisleno tumačenje navedenih odredbi. Primjerice, upitne su osobe ovlaštene za sklapanje ugovora i koji su to izvanredni troškovi koji bi se mogli pojaviti, a odudaraju od uobičajenih. Implementacijom zakonske založne tražbine iz poredbenog prava u odredbe čl. 157. ZOSOZP-a, umjesto tražbina navedenih u čl. 157. t. 3. i čl. 169. st. 5. t. 3., dalo bi se kvalitetnije i potpunije rješenje. To su tražbine po osnovi poslova ili sklopljenih ugovora koje je izvršio zapovjednik zrakoplova za očuvanje i iskorištavanje zrakoplova ili nastavak putovanja.³⁴ Dodatnim pojašnjenjem brisao bi se čl. 169. st. 5.

Davanjem statusa zakonskog založnog prava svim prethodno navedenim založnim tražbinama *de lege lata*, s neupitno utvrđenim prvenstvenim redom u namirenju, otvorio bi se prostor za primjenu jednog od najvažnijih načela založnog prava *qui prior est tempore potior est iure*. Ako je založena stvar opterećena s više založnih prava, prednost u namirenju ima ona tražbina koja je ispred ostalih

³² Primjerice u Italiji u čl. 1023. u *Codice della Navigazione*.

³³ Prema odredbama čl. 169. st. 5. ZOSOZP-a, ovršenik se ne može protiviti ovršnoj prodaji zrakoplova ako se ovrha traži radi namirenja tražbina koje proizlaze: 1) iz štete nastale na zemlji zbog smrti ili tjelesne ozljede osoba koje je prouzročio zrakoplov u letu na kojemu se provodi ovrha ili koje su pretrpjele osobe na zrakoplovu zbog iskorištavanja tog zrakoplova, 2) iz traganja i spašavanja, davanja pomoći ili čuvanja zrakoplova, 3) iz ugovora o prijevozu ili drugoga ugovora o iskorištavanju zrakoplova koji je predmet ovrhe, 4) iz opskrbe, popravka i opreme zrakoplova koji je predmet ovrhe.

³⁴ Takvo rješenje nudi talijanski Plovidbeni zakonik (*Codice della Navigazione*) u čijim su odredbama čl. 552. i 1023. utvrđene kompatibilne ovlasti zapovjednika broda i zrakoplova. Opširnije o poslovima zapovjednika vidi: Barbić, J., *Zapovjednik broda – punomoćnik brodara po zaposlenju*, Zbornik Pravnog Fakulteta u Zagrebu, god.58, 1-2/ 2008., str. 29-33.

tražbina u prvenstvenom redu namirenja. Tako bi se u sudskoj praksi ovršne prodaje zrakoplova smanjila mogućnost prijepora oko pravnog statusa i prvenstvenog reda u namirenju tražbina vjerovnika.

Dopunom odredbi i redefiniranjem statusa založnih tražbina, uz implementiranje nekih globalno uobičajenih zakonskih založnih tražbina, u novoutvrđenom čl. 157. ZOSOZP-a naveo bi se prošireni popis tražbina osiguranih zakonskim založnim pravom na zrakoplovu s redoslijedom u namirenju prema čl. 160. ZOSOZP-a koji se u ovim okolnostima isto tako treba dopuniti i redefinirati.

3.1. Prijedlozi dopuna i izmjena zakonskih odredbi o založnom pravu na zrakoplovu *de lege ferenda*

Prostiranje založnog prava na pripadak i akcesorije

Članak 142. (*prijedlog de lege ferenda*)

- (1) Založno pravo na zrakoplovu tereti pripadak zrakoplova, prevozninu koju duuguje naručitelj prijevoza, naknadu za druge komercijalne usluge zrakoplovom koje duuguje naručitelj te usluge i zakupninu (*čl. 142. st. 1. de lege lata*).
- (2) Založnim pravom na zrakoplovu osigurava se namirenje iz zrakoplova određenih novčanih tražbina, trogodišnjih ugovornih ili zakonskih kamata, dospjelih do pokretanja ovršnog postupka, kamata, dospjelih u toku tog postupka, te troškova upisa založnog prava, parničnog i ovršnog postupka (*čl. 142. st. 2. de lege lata*).
- (3) Pripadkom zrakoplova, u smislu stavka 1. ovoga članka, smatraju se sve stvari ugrađene u zrakoplov odnosno stvari koje trajno služe svrsi zrakoplova, osim rezervnog ili rezervnih motora zrakoplova, privremeno ili trajno odvojenih od zrakoplova, koji se smatraju samostalnim stvarima u pravnom prometu te se na njima može osnovati posebno založno pravo neovisno o zrakoplovu.

1. Dobrovoljno založno pravo (hipoteka)

Članak 146. (*de lege lata*) brisan

Članak 146. (*prijedlog de lege ferenda*)

- (1) Dobrovoljno založno pravo (hipoteka) na zrakoplovu jest pravo prema kojem je vjerovnik ovlašten namiriti svoju tražbinu iz prodajne cijene zrakoplova ostvarene prisilnom sudskom prodajom ili izvansudskom prodajom ili uzimanjem zrakoplova u posjed i gospodarskim iskorištavanjem zrakoplova do namirenja tražbine.
- (2) Ugovorne stranke mogu ugovorom isključiti neke od navedenih vjerovnikovih ovlasti.
- (3) Vjerovnik koji se koristi pravom na izvansudsku prodaju ili gospodarsko iskorištavanje zrakoplova ovlašten je zatražiti zabilježbu svoga prava u Hrvatskom registru civilnih zrakoplova.

- (4) Za pravovaljanost ugovora o hipoteci potreban je pisani oblik. Ako ugovor o hipoteci u kojem je potpis dužnika javno ovjeren sadrži izjavu dužnika da vjerovnik nakon dospjelosti tražbine može neposredno zatražiti provedbu ovrhe, takav je ugovor ovršna isprava temeljem koje se takva ovrha može provesti bez potvrde ovršnosti.
- (5) Hipoteku na zrakoplovu vjerovnik stječe upisom te hipoteke u Hrvatski registar civilnih zrakoplova kao tereta na hipotekom opterećenom zrakoplovu (*čl. 146. st. 1. de lege lata*). Ugovorom o hipoteci obvezuje se dužnik ili netko treći (zalagodavac) da će radi osnivanja hipoteke koja će osiguravati određenu vjerovnikovu tražbinu, dopustiti vjerovniku svoju hipoteku upisati u Hrvatski registar civilnih zrakoplova kao teret založenog zrakoplova. Ujedno se obvezuje druga strana da će, čim njegova tražbina prestane, učiniti što je potrebno da bi se hipoteka izbrisala iz Hrvatskog registra civilnih zrakoplova (*čl. 148. st. 1. de lege lata*).
- (6) Ako nisu ispunjene sve pretpostavke koje zahtijevaju posebni propisi za upis, a zatražen je upis hipoteke na zrakoplovu, hipoteka će se upisati kao predbilježba hipoteke pod uvjetom naknadnog opravdanja tog upisa, ako su ispunjene one pretpostavke pod kojima ta posebna pravila dopuštaju predbilježbu (*čl. 146. st. 2. de lege lata*).
- (7) Kada je zrakoplov, koji se zalaže, u vlasništvu više suvlasnika ili zajedničkih vlasnika, samo svi oni suglasno mogu odrediti davanje u zalog tog zrakoplova, no svatko čiji je idealni dio zrakoplova ima pravo dati svoj dio u zalog ne tražeći suglasnost ostalih (*čl. 147. st. 2. de lege lata*).
- (8) Vjerovnik kasnije upisane hipoteke na zrakoplovu treba pribaviti suglasnost vjerovnika prije upisane hipoteke na zrakoplovu za iskorištavanje zrakoplova i/ili izvansudsku prodaju.

Članak 147. (*de lege lata*) brisan

Hipoteka na rezervnom motoru ili rezervnim motorima
zrakoplova (*prijedlog de lege ferenda*).

Članak 147. (*prijedlog de lege ferenda*)

- (1) Na rezervnom motoru ili rezervnim motorima zrakoplova, koji nisu ugrađeni u zrakoplov, može se uz uvjete iz čl. 146. osnovati posebna hipoteka neovisna o zrakoplovu.
- (2) Ako su zrakoplov i neugrađeni rezervni motori zrakoplova u vlasništvu iste osobe, mogu biti zajedničko jamstvo za istu tražbinu.
- (3) Ako su zrakoplov i neugrađeni rezervni motori zrakoplova u vlasništvu različitih osoba, ugradnjom rezervnih motora u zrakoplov, odvojeni interesi vlasnika zrakoplova i motora i dalje će biti priznati odnosno ugradnjom rezervnih motora u zrakoplov automatski se ne prenosi pravo vlasništva na motorima vlasniku zrakoplova na koji su motori ugrađeni.

Članak 148. (*de lege lata*) brisan

Nadhipoteka (*prijedlog de lege ferenda*)

Članak 148. (*prijedlog de lege ferenda*)

- (1) Na hipoteci na zrakoplovu može se, na temelju ugovora, osnovati nadhipoteka u korist treće osobe uz uvjete iz čl. 146. ovoga Zakona.
- (2) Hipotekarni dužnik mora namiriti svoj dug hipotekarnom vjerovniku samo uz pristanak nadhipotekarnog vjerovnika, odnosno ako svotu koju duguje preda u sudski polog. Ako hipotekarni dužnik tako ne postupi, hipoteka na zrakoplovu ostaje na snazi za tražbine nadhipotekarnog vjerovnika.
- (3) Hipotekarni vjerovnik može, radi namirenja svoje tražbine, uzeti zrakoplov u posjed i gospodarski iskorištavati i/ili ga prodati izvansudskim putem samo uz pisano odobrenje nadhipotekarnog vjerovnika.

Naknada štete koju zrakoplov u letu nanese na zemlji u slučaju prisilne prodaje zrakoplova (*de lege lata*) brisano.

Članak 149. (brisan)

Izvansudska prodaja zrakoplova (*prijedlog de lege ferenda*)

Članak 149. (*prijedlog de lege ferenda*)

- (1) U slučaju izvansudske prodaje zrakoplova vjerovnik može slobodno prodati zrakoplov. Vjerovnik mora postupati savjesno, te postići odgovarajuću cijenu s obzirom na cijenu takvih ili sličnih zrakoplova na tržištu i njegovu opterećenost stvarnim pravima drugih osoba.
- (2) Vjerovnik odgovara dužniku za svu štetu koju mu je prouzročio svojim nesavjesnim ponašanjem.
- (3) Mogući višak sredstava ostvaren izvansudskom prodajom vjerovnik je dužan isplatiti dužniku u roku od osam dana po primitku kupovnine.
- (4) Kupac koji je kupio zrakoplov izvansudskom prodajom ovlašten je tražiti upis prava vlasništva u Hrvatskom registru civilnih zrakoplova na temelju ovjerovljenog ugovora o prodaji, neovisno o stvarnom odnosu između vjerovnika i dužnika.
- (5) Kupac je na temelju izvatka iz Registra zrakoplova i javno ovjerovljenog ugovora o prodaji, ovlašten neposredno tražiti ovrhu radi predaje zrakoplova u posjed.

Naknada štete koju zrakoplov u letu nanese na zemlji u slučaju prisilne prodaje zrakoplova (*de lege lata*) brisano.

Članak 154. (*de lege lata*) brisan.

3. Zakonsko založno pravo

Postojanje zakonskog založnog prava

Članak 157. (*de lege lata*) brisan

Članak 157. (*prijedlog de lege ferenda*)

Zakonsko založno pravo na zrakoplovu postoji:

- 1) za sudske troškove učinjene u zajedničkom interesu svih vjerovnika ili predlagatelja osiguranja tijekom postupka ovrhe ili osiguranja te za troškove čuvanja zrakoplova. (*čl. 157. t. 1. de lege lata*);
- 2) za tražbine ovlaštenih državnih tijela s pravom zadržaja i prisilne prodaje zrakoplova po osnovi neplaćenih iznosa za zračnu plovidbu u domaćem i međunarodnom zračnom prometu, polijetanje i slijetanje zrakoplova, carine, poreze i druge slične pristojbe;
- 3) za tražbine po osnovi radnog odnosa, repatrijacije, socijalne skrbi i socijalnog osiguranja članova posade zrakoplova;
- 4) za tražbine po osnovi smrti i ozljede putnika i članova posade te za sve štete nastale iskorištavanjem zrakoplova;
- 5) za tražbine koje se odnose na plaćanje troškova i nagrade koje se duguju za traganje za zrakoplovom ili njegovo spašavanje (*čl. 157. t. 2. de lege lata*);
- 6) za tražbine po osnovi gradnje, popravka, opreme i opskrbe zrakoplova;
- 7) za tražbine po osnovi poslova ili sklopljenih ugovora koje je izvršio zapovjednik zrakoplova za potrebe očuvanja i iskorištavanja zrakoplova ili za nastavak putovanja.

Namirenje tražbina osiguranih zakonskim
založnim pravom (*de lege lata*) brisano.

Članak 159. (*de lege lata*) brisan

Članak 160. (*de lege lata*) brisan

Prvenstvo namirenja tražbina (*prijedlog de lege ferenda*)

Članak 160. (*prijedlog de lege ferenda*)

- (1) Tražbine osigurane zakonskim založnim pravom iz članka 157. ovoga Zakona namiruju se prije svih ostalih tražbina (*čl. 159. de lege lata*).
- (2) Tražbine osigurane zakonskim založnim pravom namiruju se redom kako su navedene po točkama članka 157. ovoga Zakona (*čl. 160. st. 1. de lege lata*).
- (3) Iznimno, tražbine koje se odnose na plaćanje troškova i nagrada koje se duguju za traganje za zrakoplovom ili njegovo spašavanje iz članka 157. točka 5. ovoga Zakona imaju prednost u namirenju pred svim drugim tražbinama koje su osigurane zakonskim založnim pravom, a terete zrakoplov prije vremena u kojem su obavljene radnje spašavanja zrakoplova, osim sudskih troškova iz članka 157. točka 1. ovoga Zakona i tražbina ovlaštenih državnih tijela iz članka 157. točka 2. ovoga Zakona koje se namiruju prema stavku 2. ovoga članka.
- (4) Kod tražbina koje su u članku 157. ovoga Zakona navedene u istoj točki, kasnije nastala tražbina ima prednost pred ranijom, a u slučaju sumnje smatra se da su nastale istodobno, dok se ne dokaže suprotno (*čl. 160. st. 2. de lege lata*).

- (5) Ako su tražbine iz čl. 157. ovoga Zakona navedene u istoj točki nastale istodobno, a ne mogu se u potpunosti namiriti, namirit će se razmjerno (čl. 160. st. 3. *de lege lata*).
- (6) Tražbine osigurane hipotekom na zrakoplovu.
- (7) Ostale tražbine.

Prisilna prodaja zrakoplova (*de lege lata*) brisano

Članak 161. (*de lege lata*) brisan

Zaštita djelatnosti pravnih osoba

Članak 169. st. 5. (*de lege lata*) brisan

4. ZAKLJUČAK

Usvajanjem trećeg dijela ZOSOZP-a intencija zakonodavca bila je cjelovito i jasno utvrditi odredbe o kompleksnim stvarnopravnim odnosima u pogledu zrakoplova. Ipak, cilj nije do kraja postignut jer je jedan manji dio odredbi glave II. o založnom pravu na zrakoplovu nedorečen te ga je potrebno dopuniti i izmijeniti kako bi *mutatis mutandis*, uz veći dio jasno utvrđenih odredbi, taj dio ZOSOZP-a bio funkcionalno primjenjiv u praksi. Uz manje pojašnjenje u općim odredbama čl. 129. st. 1. o stvarnopravnim odnosima, usavršavanje vjerovničko-dužničkih odnosa među strankama hipotekarnog ugovora i otklanjanje određenih pravnih dvojbi u pogledu instituta založnog prava na zrakoplovu prioritetni je cilj zakonskih novela. U tom kontekstu autor daje prijedloge dopuna i izmjeni odredbi ZOSOZP-a *de lege ferenda*, kako slijedi:

- Članak 129. o stvarnim pravima na zrakoplovu
 - (1) Na zrakoplovu može postojati pravo vlasništva, založno pravo i pravo osobne služnosti (pravo plodouživanja i pravo uporabe).
 - (2) U slučaju postojanja stvarnopravnih odnosa glede zrakoplova koji nisu uređeni ovim Zakonom, na odgovarajući način primijenit će se opći propisi o stvarnom pravu.
- U članku 142. stavcima 1. i 2. *de lege lata* dodaje se novi stavak 3. koji pojašnjava pravni status rezervnih motora zrakoplova kao samostalnih stvari u pravnom prometu na kojima se može zasnovati posebno založno pravo neovisno o zrakoplovu.
- Brišu se članci 146. – 149. *de lege lata* i uvode novi članci. Uvodi se članak 146. o hipoteci na zrakoplovu koji uz izmjene *de lege ferenda* sadrži i dopune odredbi *de lege lata* tako da: a) novi stavak 5. ovoga članka nastaje dodatkom odredbi članka 146. stavak 1. *de lege lata* i članka 148. stavak 1. *de lege lata*, b) novi stavak 6. ovoga članka nastaje dodatkom odredbi članka 146. stavak 2. *de lege lata*, c) novi stavak 7. ovoga članka nastaje dodatkom odredbi članka 147. stavak 2. *de lege lata*. Uvodi se članak 147. o hipoteci na rezervnom motoru

ili rezervnim motorima zrakoplova. Uvodi se članak 148. o nadhipoteci na zrakoplovu. Uvodi se članak 149. o izvansudskoj prodaji zrakoplova.

- Briše se članak 157. *de lege lata* o zakonskom založnom pravu i uvodi novi čl. 157. sa širim popisom tražbina osiguranih zakonskim založnim pravom.
- Briše se članak 160. *de lege lata* o prvenstvu namirenja tražbina osiguranih zakonskim založnim pravom i uvodi novi čl. 160. o prvenstvu namirenja svih tražbina koje terete zrakoplov.
- Brišu se članci 154., 159., 161. i stavak 5. članka 169. *de lege lata* koji bi zakonskim dopunama i izmjenama izgubili pravni smisao.

LITERATURA

Knjige i članci:

1. Barbić, J., *Zapovjednik broda – punomoćnik brodara po zaposlenju*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, vol. 58, br. 1-2, 2008., str. 29-33.
2. Bowtle, G.; McGuinness, K., *The Law of Ship Mortgages – 3 edition*, Informa Law Routledge, New York 2001.
3. Domazetović, M., *Pravo plodouživanja – diplomski rad*, Pravni fakultet u Zagrebu, 2023.
5. Gavella, N. et al, *Stvarno pravo*, 1. i 2. izdanje, Narodne novine, Zagreb 2007.
6. Girvin, S., *Aspects of Ship Finance, Ship Mortgage And Their Enforcement*, CHL Working Paper Series, No. 19/05, 2019., str. 10-16.
7. Grabovac, I., *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Književni krug, Split 1995.
8. Grabovac, I., *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Književni krug, Split 2003.
9. Hill, Christopher, *Maritime Law – 5 edition*, Informa Law Routledge, New York 1998.
10. Marin, J., *Stvarnopravno uređenje za plovila unutarnje plovidbe*, Poredbeno pomorsko pravo, god. 48, br. 163., 2009., str. 29-55.
11. Markovinović, H., *Ovrha na novčanoj tražbini*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, god. 56, Posebni broj, 2006., str. 685-716.
12. Meeson, N.; Kimbell, J., *Admiralty Jurisdiction and Practice – 5 edition*, Informa Law Routledge, New York 2018.
13. Mihelčić, G., *Prisilno namirenje tražbina u svjetlu direktive o hipotekarnim kreditima*, Javni bilježnik, br. 42, 2015., str. 15.
14. Perkušić, A.; Perkušić, M.; Jozipović, Š., *Bitna obilježja prava služnosti – posebno mogućnost osnivanja vlasničkih služnosti*, Liber amicorum in honorem Vilim Gorenc, Pravni fakultet u Rijeci, 2014.
15. Radović, Z., *Hipoteka na brodu*, 1. izdanje, Institut za uporedno pravo, Beograd 1986.

16. Stanković, G., *Izvansudska prodaja broda i prodaja broda neposrednom pogodbom – novi mehanizmi namirenja tražbina po Pomorskom zakoniku*, Zbornik Pravnog fakulteta u Splitu, god. 42, br. 3., 2005., str. 467-479.
17. Vuleta, D., *Namirenje hipotekarne tražbine na pokretninama velike vrijednosti s posebnim osvrtom na zrakoplov*, Zbornik Pravnog fakulteta u Splitu, god. 58, br. 4., 2021., str. 1242-1243 i 1254-1255.

Pravni propisi:

1. Code des transports, 1269/2023, <https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte-lc/LEGITEXT0000023086525>. Dostupno 27. 12. 2023.
2. *Codice della Navigazione*, 37/2020., <https://www.gazzettaufficiale.it/sommario/codice/navigazione>. Dostupno 27. 12. 2023.
3. *Convention on the registration of inland navigation ships, Geneva 1965.*, <https://www.treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201281/volume-1281-1-21114-English.pdf>. Dostupno 27. 12. 2023.
4. *Mortgaging of Aircraft Order, No. 1268/1972*, <https://www.legislation.gov.uk/uksi/1972/1268/contents/made>. Dostupno 27.12. 2023.
5. Pomorski zakonik, Narodne novine br. 181/04, 76/07, 146/08,61/11,56/13, 26/15,17/19
6. Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu, Narodne novine br. 132/98, 63/08, 134/09, 94/13.
7. Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, Narodne Novine br. 144/21.
8. Zakon o vlasništvu i drugim stvarnim pravima, Narodne novine br. 91/96, 68/98, 137/99, 22/00, 73/00, 129/00, 114/01, 79/06, 141/06, 146/08, 38/09, 153/09, 143/12, 152/14, 81/15, 94/17.

Mrežni izvori:

1. Bisset, M., *Aviation Finance and Leasing in the United Kindom*, Lexology Library, ClydeCOLP, 2019. <https://www.lexology.com/translate.goog/library/detail.aspx?g=708ae84-ee3f-48cf-b6f5-ed1654678705>. Dostupno 28. 12. 2023.
2. Geiger, R. M., *Aviation Finance and Leasing in Austria*, Lexology Library, Ben-Ibler GmbH, 2019., <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=1fa1cdc9-72df-4039-98e2-f452ac-2747c6>. Dostupno 18. 12. 2023.
3. Panchal, R.; Thacker, S., *Aircraft Mortgages*, Lexology Library, Law Business Research, 2016., <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=403b8335-40df-4b24-afe3-d9f8b8f40a2>. Dostupno 27. 12. 2023.
4. Stylianou, S. M.; Stylianou, S., *Aviation Finance and Leasing in Greece*, Lexology Library, 2019., <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=af8bf332-efe8-4989-afd7-ff0bb5f9006e>. Dostupno 18. 12. 2023.

REAL LEGAL RELATIONS IN REGARDS TO AIRCRAFT WITH SPECIAL REFERENCE TO LIEN – *DE LEGE LATA AND DE LEGE FERENDA*

Analysis of the provisions of the third part of the Act on Obligatory and Real Legal Relations in Air Traffic on real legal relations with respect to aircraft, in particular the provisions of Articles 140-166. Chapter II on the lien on the aircraft, has led to the realization that additional regulation of the institute of lien law is necessary. Certain ambiguities and obscurities are visible in the provisions of individual articles. So, the proposals for additions and amendments are primarily focused on formal legal expression that would eliminate the observed insufficiencies. Regarding the voluntary lien (mortgage) established by the provisions of Art. 146-152, in order to establish a more complete and efficient legal relationship between the mortgage creditor and the debtor, the proposed amendments and amendments give the parties to the mortgage contract wider powers than they have under the currently valid provisions. In part of the provisions of Art. 157-166. on the legal right of lien, the proposals for additions and amendments are aimed at establishing a complete and clear classification of legal lien claims on the aircraft, and at resolving some legal incertitudes. In part of the provisions of Articles that lose their legal meaning under new circumstances are deleted by the legal regulations established in this way. Amendments and changes to the provisions of Chapter II of the Act on Obligatory and Real Legal Relations in Air Traffic on liens on aircraft need to be carried out on the basis of the provisions of comparative law with regard to aircraft and the adequate and fully established provisions of the Maritime Code on liens on ships, because the ship and aircraft are globally connected by similar property law characteristics and real law legislative regulation.

Key words: *aircraft, lien on the aircraft, spare aircraft engines, Law on Obligatory and Real Legal Relations in Air Traffic, Maritime Code*